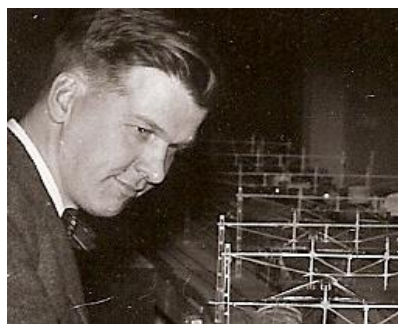




Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 2, april 2014



Rustan berättar



Årsmötet



Flytta igen?

Göteborgs Modelljärnvägssällskap


GMJS är en ideell förening som äger och bygger en modelljärnvägsanläggning i skala O, 1:45. Sällskapet bildades 1945.

2014 består styrelsen av

Leif Johansson, ordförande
Torbjörn Ek, sekreterare
Lennart Risfelt, kassör
Hans Johansson, redaktör och vice ordförande
Leif Ohlsson, ledamot
Nils Pihlgren, ledamot

Vårt medlemsblad Rälspiken utkommer med fem nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 500 kr på föreningens plusgirokonto 24 14 19 – 1. Föreningens besöksadress är Volviahallen, **(GPS-koordinater 57 42 42, 11 58 30)** Bergslagsgatan, Göteborg och brevadressen är GMJS c/o Torbjörn Ek Kobbarnas väg 15 416 64 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med något av nedanstående
Ordföranden 031 - 57 34 49
Sekreterare 031 – 19 37 36
Sekreteraren: torbjorn_ek@hotmail.com
Redaktörn: hasses@telia.com

Text och foto, där intet annat anges, står redaktören för. 

Se även vår hemsida
www.port.se/gmjs



- Nå min son, gick allt bra på skolavslutningen?
- Jadå, pappa. Det gick bra.
Mitt kontrakt med sjunde klass har nu förlängts med ett år.

Å andra sidan....

har vi nu vår i luften. Var har Ni Er? En försmak av våren/sommaren har jag redan fått genom ett par veckors vistelse på Teneriffa. + 20 grader och en strålade sol. Jag vet att solen lyst även här i Svedala, fast det ovan molnen!



Det har nu blivit och det myckna regnandet har ställt till det bl.a. för våra skidåkare. Osborns kommentar - Vasaloppet är i fara! Men är det inte i Mora? Nåväl, mellan Sälen och Mora går det i alla fall buss så att hasa fram och fördärva ett par fina hyvlade brädor synes inte alls nödvändigt. Tänk på virkespriserna!

Nåväl, skämt åsido som hen sa när hen sorterade fallfrukt. Detta lilla urdumma ord som inte är användbart, särskilt inte inom GMJS. Vi har inga hen. Alla är HAN, har så varit och lär väl så förbli. Den kvinnliga färingen, liksom vårsolen och alla duktiga kvinnliga modellörer och handarbetesor, lyser med sin frånvaro. Det finns plats för Er också. Vi behöver även "icketågfantaster" för t.ex. landskaps- och husbygge. Välkomna!

Nu verkar det klart och vi sjunger således på sista versen. Att grävandet för Västlänken startar 2018 eller kanske redan 2017 synes oundvikligt. Sporthallen och vår lokal kommer att skatta åt förgängelsen. Vi måste organisera en flytt till en ny lokal. Av denna anledning har beslutats om en arbetsgrupp bestående av

Anders Olsson
Ralph Milthon
Hans Johansson
Torbjörn Ek
Arne Averdall



Lars-Bertil Bengtsson

Vi kommer att ha regelbundna möten och dessutom dokumentera vårt arbete i en stor röd pärm, tillgänglig för alla. Du som har synpunkter på framtiden är välkommen att kontakta någon av oss. Vi behöver all hjälp vi kan få med att skaffa en ny lokal och organisera flytten. Det finns tusen och åter tusen saker som måste förberedas och planeras. Ju fler personer som tänker till, dess bättre. Som ett led i att få in synpunkter presenterar vi en liten enkät i detta nummer av Rälspiken. Hoppas Du kan hjälpa oss med att delge Din åsikt.

Hans J



Omslaget

visar en av de första bilderna redaktörn tog när han blev medlem 1977. Därav den tveksamma bildkvaliteten.



Det var en gång....



Så börjar många sagor. Sagan om GMJS historik har bl.a. berättats i vårt jubileumsnummer 2010. Det gavs ut med anledning av vår 65-årsdag. Där berättades lite översiktligt om våra olika epoker, Torggatan, Karlsroplatsen och nu Bergslagsgatan. Lite närmare detaljer kan ju vara roligt att ta del av. Därför släpper vi fram vår ärade förste ordförande Rustan Lange i full frihet att berätta om sällskapets födelse. Det gjorde han i Skarvjärnet inför vårt 20-års jubileum 1965.



Detta är sagan om hur det gick till när Göteborgs Modelljärnvägssällskap kom igång. Men det är också en lätt bruksanvisning för folk, som tycker om att lägga modellräls som dom tänker använda till att köra modelltåg på - modelltåg som är försedda med buffertar som skall ligga an mot varandra i kurvorna. Vi hade länge nog gått och varit avundsjuka på alla som haft initiativ nog att slå sig ihop och bygga gemensamma trafikanläggningar i in- och utlandet. Detta var före den 8 februari 1945.

Med hjälp av Teknik för Alla och på andra vägar fick diverse likasinnade göteborgare nys om varandra och ringde upp undertecknad, som sammankallade till diskussion på ett café där man mot intagande av förtäring fick disponera ett eget rum. Ganska snart bestämde vi att vi skulle hyra en lokal om ca 50 kvm (varför i all världen kunde ingen talat om att vi skulle haft det dubbla?). Där skulle vi bygga svenskt i nollan. Skalan skulle vara 1:45 (varför inte 1:50, när SJ har dom enda användbara ritningarna och det i alla fall inte finns några färdiga delar i skala 1:45?) och vi skulle bygga så naturtroget vi kunde, utan att det därför gick sönder om någon andades på det.

Ingen kan väl förneka att han influeras av elektroloken, som i Sverige förekommer med 85% majoritet, liksom att ångloken absolut har den största charmen? Det kunde inte vi heller och därför bestämde vi att vi skulle ha bägge delarna. Även om signalsystemet skulle bereda en del svårigheter ville vi inte pruta på överenskommelsen om naturtroheten genom att bygga tredjeräls för drivning av ångloken, utan vi skulle ha tvärälssystem på hela anläggningen. Att elloken skulle drivas med luftledning föreföll axiomalt och den del av banan där eldrift skulle tänkas skulle förses med ett system av luftledningar, som inte saknade några nämnvärt synliga detaljer. All rullande material skulle isoleras för tvärälsdrift och till att börja med skulle vi försöka få fram ett godståg. På så sätt diskuterade vi redan första dagen vi träffades, och det skulle tyvärr alltför snart visa sig att nyhetens behag hos flertalet skulle avlösas av en mycket lindrig entusiasm, när det verkligen gällde att **GÖRA** något. Några medlemmar kom bara ett par gånger och några visade sig inte alls mera. Sedan har ytterligare några strömmat till och vi är nu omkring 15 stycken varav i medeltal 5 bygger på anläggningen och de övriga hjälper till med att prata strunt, spilla cigarettaska på banvallen och tappa lok och vagnar i golvet.

Lokalfrågan var ett brinnande problem. Vi hoppades få hjälp av SJ eller BJ men då enda skillnaden mellan nämnda institutioner och sardinlådor var, att innehållet i de senare packats i horisontalplanet, kunde vi inte göra några anspråk gällande. Av en händelse lyckades vi emellertid få tag i en dekoratör i Nordstaden som ville överlåta sin lokal om 50 kvm golvyta. Redan dagen därpå hade vi övertagit kontraktet men kunde inte flytta in förrän en månad senare. I kontraktet ingick också en överenskommelse om att vi fick ta ner en brädvägg och en kakelugn (gissa vem som tog hand om luckorna?) och dessutom ett hål i en stenvägg. Innan vi flyttade in hade vi gjort upp en noggrann ritning på lokalen men en mindre noggrann spårplan. Spårplanen var baserad på en teori, som skulle kunna tänkas gälla i verkligheten. En järnväg byggs ju inte för att höga vederbörande ska ha någonting att nöjesåka på utan förutsättningen är ett behov av kommunikation mellan två eller flera platser. Vår förutsättning löd så här:

En uppfinnare vid namn X har kommit på en ny genialisk metod för framställning av vissa kemiska alster ur trä. Ett konsortium av kända göteborgsköpmän bildas för att exploatera varorna. Under sina försök att finna en lämplig plats att förlägga industrin till finner man ett gammalt kalkbruk vid B, från vilken en smalspårig bana leder till staden A. Efterson kalk utgör en viktig beståndsdel vid tillverkningen, förlägges industrin intill det gamla, längesedan nedlagda bruket. Den smalspåriga banan breddas och elektrifieras. Tack vare den nya industrin kommer staden A att få ett kraftigt uppsving och ytterligare industrier uppstår. Den närbelägna hamnen C förbindes med A och man bygger då en järnväg för ångdrift.

Denna teori ger upphov till många intressanta körmöjligheter. Exempel på en körkväll kunde vara följande. Första morgontåget är ett tåg med arbetare och tjänstemän från staden till industrin. Personvagnarna parkeras på sidospår. Loket kopplas till några tomma godsvagnar, som ska avgå till hamnen, ty ett fartyg väntas under middagen. Under tiden är ett växellok igång i staden och kopplar ihop ett lokaltåg destinerat till industrin. Det kan emellertid inte avgå i tid för naturligtvis är godståget försenat. När de båda tågen nått sina bestämmelseorter växlas snälltågen där för avgång i motsatt riktning. Tågmöte och lokbyte i A, ty banan är enkelspårig och elektrifierad i ena riktningen osv.

När vi städade i lokalen och demonterat diverse väggar, tegelstenar och kakelugnar, målade vi över sträcktapeterna och taket med ljusblå färg, som skulle föreställa himmel. Till detta första grovarbete visades en överraskande anslutning. Till borden behövdes betydande mängder virke och vi lyckades tigga ihop det mesta. Vi byggde dem stadigt på följande sätt! Till benen, som gjordes av 2"x 2" virke skruvade vi en ram av 1" x 4" virke. Inuti ramen satte vi sedan regler – 1" x 3" på högkant med 40 cm mellanrum, vilket är lagom utrymme även för de medlemmar som icke har kvar ynglingens slanka linjer. Reglarna vilar på 1"x 1" list fastspikad på ramens insida. För själva bordbyggnadsarbetet lånade vi en liten elektrisk kapsåg och en d:o handbormaskin. Rekommenderas till efterföljd. Borden bultades ihop med 1/2" bultar och den sista drogs i lagom innan vi stängde för säsongen.

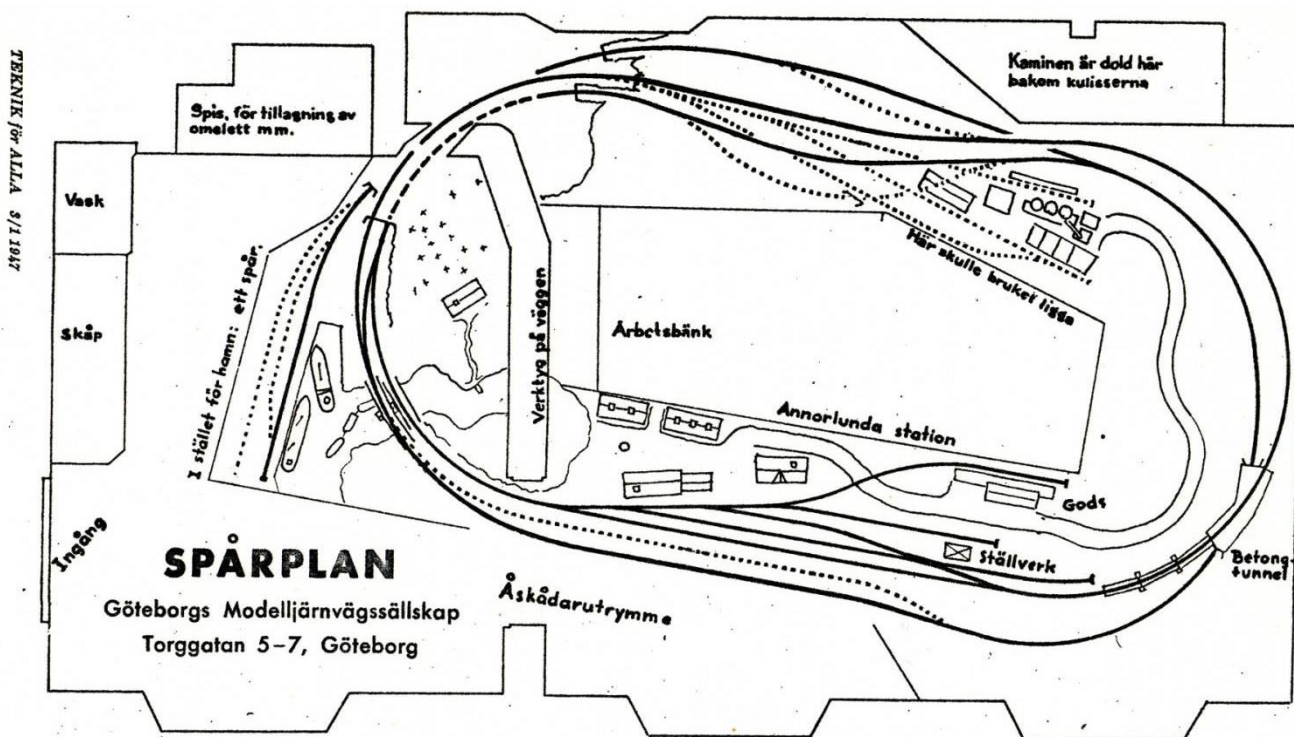
Påföljande höst stod själva banbyggnaden på programmet. Materialet till banvall hade diskuterats synnerligen intensivt och vi hade nästan definitivt fastnat för lamellträ. Vi inbillade oss att ljudisoleringen skulle bli god med detta material. Men ekonomin i GMJS tillät inte något så dyrbart, vilket dock är knappast någonting att sörja över då 12 mm plywood slagit väl ut. Metoden för fastsättning av denna vid borden har beskrivits i TFA. Vi har fasat av den riktiga lutningen på banvallssidorna med skrubbyvel eller spånhyvel. Samtliga kurvor är doserade genom att banvallstöden fastspikats något snett. En filtbit mellan banvallen och stödet isolerar troligen en del ljud. Stigningen är 2 procent max. Elevationen mätte vi i förhållande till en fixpunkt. Denna ligger vid banans lägsta punkt -tunnelöppningen i stenvallen, dvs. putslivet. Med hjälp av en absolut rak bräda och ett vattenpass kunde vi enkelt mäta höjden på vilken del av anläggningen som helst. I allmänhet sätter vi först fast banvallen och därefter slipers, ballast och räls. I tunnlar och på andra svåråtkomliga ställen var detta omöjligt. Därför satte vi fast banvallen först sedan den var färdig med räls och allt. Till slipers behövde vi bortåt 300 meter list 2 x 5 mm. Skalenligt borde sliprarna kanske vara dubbelt så tjocka, men eftersom bara det översta av dem syns ovan ballasten så spelar tjockleken ingen roll. Vi fick låna en såg på ett snickeri och på ett par timmar sågade en man slipers tillräckligt för våra behov. Syllarna är limmade med kallim vid underlaget. När detta torkat har vi strukit ytterligare ett tjockt lager med lim över det hela och lagt på sand. Överflödiga sand har skrapats bort med en plåtbit. Härvid försvinner också limmet från syllarna. Nu får det hela torka igen och om då någon ballast är lös får den sig en duvning med utspädd nicollack genom en droppflaska. Vi har varierat sanden på olika delar av banvallen. Sand, hämtad från vicevärdens förråd i huset, bromssand från lokomotiv och sand avsedd till bilförare som halkar på isgata är den vanligaste. Bromssanden tycker undertecknad är bäst. Rälsläggning var nästa etapp. Rälsläggningen är Svenska Metallverkens standardprofil utförd i mässing, oxiderad och några tiondels millimeter för hög till skillnad från den i handeln förekommande, som är 2 mm för hög. Den spikas fast vid underlaget med fyra spik i varje syll. Spiken är längre än HO-spik men har mindre huvuden och är svartoxiderade. De växlar som vi börjat bygga är synnerligen noggranna och det skulle verkligen vara glädjande om vi kunde hålla den standarden. Tungorna manövreras inte samtidigt utan successivt - den ena tungan något före den andra som i verkligheten. För att få lagom hastighet på omläggningen håller vi på att utexperimentera en bromsanordning med luftcylinder, som vi ska åter-komma till senare. Omläggningen av en växel är ett ganska intressant fenomen som i allmänhet tycks bli föremål för väldigt litet studium. De flesta modellväxlar jag sett läggs om med en knyck - i verkligheten tar det nära tre sekunder.

För tillverkning av luftledningsstolpar på löpande band har vi gjort en del verktyg, jigg, plåtbockningsapparater m.m. Den rullande materialen byggs inte i klubblokalen. Medlemmarna bygger den som privat egendom i resp. hem. Vi har tre lok och ett antal godsvagnar under byggnad. Samtliga maskiner är eltyper. M-loket skymtar halvfärdigt i ett foto. Det andra är ett ackumulatorlok litt. Öb, som alltså kan köras på tvåräls om behövt. Dessutom kommer vi längre fram att få en freelance snälltågsmaskin. När vi fått första slingan elektrifierad och ett tågsätt färdigt ska vi låta någon farbror vid den stora järnvägen driva i den redan tillverkade guldspiken, och stor högtidlighet kommer det då att vara, när tåget går runt för första gången. Detta har emellertid blivit framskjutit, emedan banan visat sig vara felplanerad. Vi kommer nämligen inte riktigt att följa den ursprungliga planen. Meningen är ju att vi ska flytta till en betydligt större lokal och hade det inte varit så svårt att få tag i någon lämplig, så hade vi flyttat för länge sedan. Redan då vi flyttade in i vår nuvarande lokal var vi fullt på det klara med att vi inte skulle kunna få det verkliga nöjet av den sammanträngda anläggningen, som fick plats där. Men att verkligheten så mycket skilde sig från dikten anade vi knappast. Vi började bygga anläggningen utan att äga så mycket som en enda vagn att prova med. Därför verkade den mycket större än den i verkligheten var, både vad beträffar kurvradier och annat.

Medan denna artikel författades blev M-loket kördugligt och vi kunde rulla det i de problematiska kurvorna. Resultatet blev en mindre chock. En växel, som gick inåt från ett spår med 150 cm kurvradie hade en radie på omkring 100 cm. Detta var för litet för lokets boggiar, som hade ett spelrum beräknat för c:a 125 cm minimiradie. Ett annat sorgkapitel var inflexionspunkterna d.v.s. mitten på S-kurvorna. En modellbyggare från Vargön hade med sig ett par långa Co-åttor och en restaurangvagn vilka han prövade på vår anläggning. Buffertarna gick faktiskt om lott i de nyssnämnda kurvorna.

Ytterligare en svaghet hade anläggningen. Vi hade inte observerat att en noggrann planering och utbyggnad av växlarna skulle förkorta den fria spårlängden på stationerna vilken enligt överenskommelse skulle rymma minst fem boggiavagnar + maskin. Vi ställdes nu inför två alternativ. Antingen kunde vi bygga om de svåraste kurvorna och inte alls bygga några för korta stationer utom den påbörjade genomgångsstationen, som skulle göras delbar på mitten, så att vi vid flyttning till en större lokal kunde förlänga den med en bit. Eller också kunde vi sluta upp med arbetet på denna anläggning och vänta tills något större utrymme blev disponibelt, ty att omgående få något lämpligt visade sig omöjligt. Frågan diskuterades ivrigt en arbetskväll. Vi kom underfund med att vi relativt lätt skulle kunna bygga om några spår så att det hela blev en inverterad åtta. Principen är alltså den som synes å spårplanen nedan. Det första alternativet valdes med övervägande majoritet. Teorin måste tills vidare slopas och anläggningen kommer att förlora mycket av de intressanta körmöjligheterna. Men vi betraktar den inte heller som vår uppfattning av en idealisk modelljärnväg. När tåget lämnar stationens norra ända, är det bara för att efter två eller flera varv runt lokalen komma in i den södra. Stereotyp kanske, men vi måste ha någonting att köra på och det spelar väl mindre roll hur man bär sig åt bara man har roligt.

Lokalen består av ett större rum och ett mindre kök. Det är en gammal utdömd bostad vi bor i. Huset har satt sig, golvet är skevt, värmeledning saknas och vi får börja elda i kaminen och spisen det första vi gör när vi kommer ner på torsdagarna. Men trots detta måste jag säga att vi har ganska trevligt där nere.



Denna spårplan är som nämnts en språngbräda för Göteborgs Modelljärnvägssällskap till den kommande jätteanläggning, som vi hoppas kunna börja bygga inom loppet av ett par år. De punkterade linjerna visar antingen var spåren gått, eller var vi hade avsett att lägga dem. När

denna artikel går i press är banvallen för alla här planerade spår färdig och rälsen är lagd överallt utom för vissa spår på bangården.

Det är ingen jätteanläggning för att vara i nollan kanske. Slingan, som hänger samman med spåret närmast åskådarutrym-

met, mäter 16 m. Totala spårlängden utom sidospår är 40 meter, vilket tar 1 ½ minut att köra runt med 60 kilometers hastighet utan uppehåll. Detta får man väl betrakta som relativt hyggligt på det lilla utrymme som här står oss till buds.

Vi har ju börjat med tio par tomma händer och vid början av den tredje säsongen kan vi se fram emot guldspikens idrivande. Och samtliga kulisser är uppsatta och målade. Till det jobbet använde vi synnerligen förnämlig frivillig arbetskraft från Slöjdföreningens skola, ett gäng blivande unga konstnärer slammade upp kulisserna på två dar. Rälsläggningen sker till tonerna från en gammal- men dock radio. Som jag nyss nämnde har vi en spis. När arbetet är avslutat på torsdagskvällen - vilket för det mesta brukar vara på fredag morgon - kokar vi oss en kopp the eller choklad . Ibland lagar vi till en omelett.

Styrelsen fick vid årsmötet följande utseende.

Ordförande: Rustan Lange

Sekreterare : Sven Benktander

Kassör & Materialförvaltare: Bo (Bubblan) Bergman

Repr. för passiva medlemmar: Stig Hever

Av klubbens medlemmar är tre stycken innehavare av svarv. Inträdesavgiften är tio kronor. Medlemsavgifterna är för aktiva medlemmar kr 5 per månad." Passiva medlemmar betalar minst kr 20 per år. Att nya medlemmar är mer än välkomna behöver väl knappast påpekas, och vi är övertygade om att det måste finnas många fler göteborgare som har lust att slå sig ihop med oss. Särskilt de verkliga entusiasterna, som inte gärna går miste om en torsdagskväll, efterlyses med ljus och lykta, de som känner den verkliga triumfen när tåget rullar över deras egenhändigt byggda del av banan. En etapp på väg till målet är en liten utställning, vilken vi hoppas ska ge litet upplysning och möjligen också fler medlemmar. Minimiåldern för vinnande av medlemskap är 18 år, men vi har kommit överens om att efter särskild prövning av styrelsen även välja in något yngre intresserade.

I väntan på att någon ”mecenat” eller annan förstående person ska upplåta en lokal om minst 100 kvm med värme håller vi till på Torggatan 5-7, Göteborg. En modelljärnväg är ju ingen liten apparat att flytta, och därför kan vi inte nöja oss med vilka förhållanden som helst. Vi fick ett till synes förnämligt erbjudande från Göteborgs Stad om en lokal på 120 kvm med värme, såväl tak- som sidofönster, växelström både 127 och 240 volt med glasbur för ställverk och tågledare och en annan avbalkning för lokförareplatsen, vindsutrymme för material och ett litet rum för verkstad eller samlingsrum, Pris 50 kronor i månaden. Fullständigt gråtfärdiga lämnade vi emellertid fastighetsförvaltningen med det beskedet att kontrakt upprättades på högst tre månader och att det var ovisst när huset skulle rivas för att ge plats för en ny byggnad. Ack ja! Sådana påfrestningar är i mesta laget. Vi var uppe och tittade på lokalen ifråga. Där hade kunnat byggas den verkliga drömanläggningen med kurvradier på 2 meter och stationer där sidospåren kunde rymma både 7 och 8 boggiavgagnar + lok. Men vi kommer inte att ge tappt förrän vi får en lokal som är nästan lika bra. Det är inte frågan om annat än att den finns. Det gäller bara att hitta den. Kanske just Ni har den?

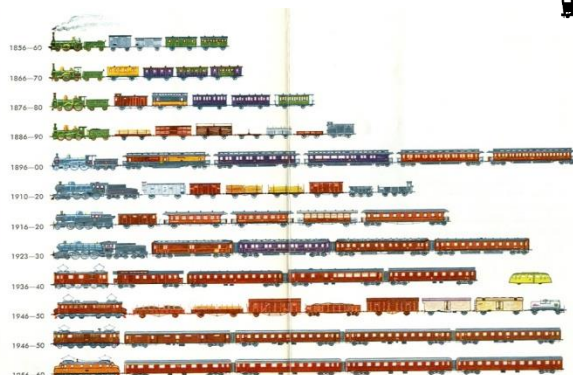
Rustan Lange

Red. anm.

Ja, lokalfrågan är nu åter aktuell. Kan vi denna gång hoppas på någon mecenat eller...

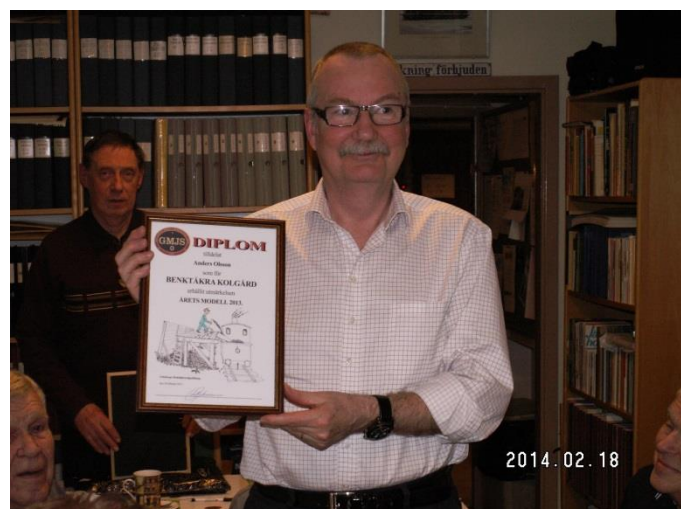
För dagens ungdom kan vi här förklara det inte alltför vanliga ordet:

*En mecenat är en person eller organisation som ekonomiskt eller på andra sätt främjar konst, litteratur eller andra kulturyrtingar. Ordet härleds till den romerska statsmannen **Maecenas**, som var en frikostig gynnare av författare och konst.*



Årsmötet 2014

Årsmötet 2014 ägde i år rum den 18 februari. Tänk nästa år firar vi 70 år! En aktningvärd ålder för en hobbyförening. Det skall vi fira. Styrelsen funderar redan på under vilka former. Mötet genomfördes med i stort sett samma deltagare som under de senaste åren. Styrelsen omvaldes i sin helhet och Leif Johansson åtog sig ordförandeskapet ytterligare ett år. Utmärkelser för årets modell delades också ut. Stig Bergström visade upp 3 fina pågående mässingsprojekt. Vidare fördes en diskussion om klubbens framtid och en arbetsgrupp bildades för detta arbete och flytt till en ny lokal. Mer om detta på annan plats i bladet. Mötet avslutades med sedvanligt tårtkalas. Kjell Persson tog foton.



Hjälp oss med Dina åsikter

Inför flytten vill vi gärna höra Dina åsikter. Därför har vi sammanställt denna lilla enkät.
Enkäten kan lämnas anonymt. Vill Du skriva namn så är det bra för närmare diskussioner.

Instämmer inte alls	Nej knappast	Ja kanske	Instämmer helt
---------------------	--------------	-----------	----------------

	Hur långt från centrum kan Du tänka Dig att flytta? <input type="text"/> km
	Måste vi ha tillgång till parkering?
	Skall det finnas kollektivtrafik?
	Kan vi dela lokal med någon?
	Är det viktigt med kök och sammanträdesrum?
	Kan vi acceptera skyddsrum eller liknande?
	Behöver vi större lokal?
	Kan vi acceptera en mindre lokal? <input type="text"/> kvm
	Ska vi ha visningar för allmänheten?
	Visningar andra tider än runt Allhelgona?
	Skall vi förstärka inbrottskyddet så att lok och vagnar kan stå framme?
	Kan du tänka dig sponsorer som gör reklam inne i vår lokal?
	Behöver vi ha toalett?
	Införa digitalstyrning av lok?
	Införa digitalstyrning av växlar, belysning mm
	Är det ett alternativ att bygga moduler av anläggningen?
	Kan Du tänka dig skänka anläggningen till något museum eller liknande?
	Införa radiostyrning på alla lok?
	Införa ytterligare en arbetskväll i veckan?
	Skall vi bygga en anläggning utan kontaktledning?
	Hur mycket kan du som mest tänka dig betala i medlemsavgift? <input type="text"/>
	Byta arbetskväll från torsdagar? Bästa dag <input type="text"/>

Angående en ny lokal....



Ett litet smakprov
på hur våra ärade
järnvägsbyggare
bodde runt sekel-
skiftet.
Foton ur
Nybergiska
samlingen

Till minne av Hans Svensson i Kramfors som så tragiskt gick bort för en tid sedan



- ...och med det här nya, fantastiska, datorstyrda digitalsystemet kan jag köra ända upp till 480 lok samtidigt!

Hobbymässa på Aerozeum



Den 29 och 30 mars gick årets mässa av stapeln i Aerozeums bunker ute på Säve. GMJS var där med sin modulbana och visade upp ett ganska stort antal modeller allt från 1860-tal till moderna diesellok. Även tre smalspårsmoduler var med denna gång.

Antal besökare kanske kunde ha varit större men det superfina vädret kanske mera lockade till en vårpromenad än till vistelse i underjorden. Vi som var där kunde i alla fall glädjas av en helt mobilfri dag.....

På vidstående bild har redaktörn fångat de som medverkade på söndagen. Vi ser också ordföranden i färd med att reparera en motorvagn som fick problem med kraftöverföringen. Premiär var det också för stinsen som vinkade av tågen på Helgeberga.

